

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema: **17. Sitzung des Gemeindeforums Süd 2**

Datum und Uhrzeit: 10.07.2019, 15:30–17:00 Uhr

Ort: Sitzungssaal, Gemeinde Ebbs

TeilnehmerInnen
(ohne Titel)

Hubert Wildgruber (Oberaudorf)
Max Resch (Oberaudorf)
Bernhard Wenger (Oberaudorf)
Christian Ritzer (Niederndorf)
Christian König (Kiefersfelden)
Andreas Wehner (Kiefersfelden)
Roland Schmidt (Kiefersfelden)
Georg Aicher-Hechenberger (Erl)
Gerhard Kneringer (Erl)
Alexander Buchner (IPBN)
Torsten Gruber (DB Netz AG)
Manuel Gotthalseder (DB Netz AG)
Peter Hofer (ÖBB Infra)
Sabine Volgger (clavis)
Mariella Schimatzeck (clavis)

Agenda:

1. **Begrüßung**
 2. **Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung**
 3. **Erläuterungen zur reduzierten Anzahl von Grobtrassen**
 4. **Fragen und Diskussion**
 5. **Abschluss und Ausblick**
-



1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die Mitglieder zum 17. Gemeindeforum und bedankt sich bei der Gemeinde Ebbs für die Gastfreundschaft. Die Moderation begrüßt ebenfalls und stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 16. Sitzung

Zum Protokoll der 16. Sitzung gab es keine schriftlichen Rückmeldungen. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Erläuterungen zur reduzierten Anzahl von Grobtrassen

Siehe Folien 5-19 der beiliegenden Präsentation

Untersuchung Bestandsstrecke

Die Projektleitung erläutert, dass die Untersuchung der Bestandsstrecke anhand von 3 Paketen durchgeführt wurde. Die Schlussfolgerungen ergeben, dass das erste Paket, ETCS-Ausrüstung inkl. Blockverdichtung, im Rahmen der „digitalen Schiene Deutschland“ umgesetzt und voraussichtlich bis zur Inbetriebnahme des BBT abgeschlossen wird. Aktuell laufen dazu die Finanzierungsverhandlungen. Die Untersuchung hat gezeigt, dass der Ausbau der Bestandsstrecke als Alternative zur Neubaustrecke nicht zielführend ist, da er keine zukunftsfähige Alternative zur NBS darstellt. Daher werden die Pakete 2 (partielle Ortsumfahrungen) und 3 (vollständige 3-Gleisigkeit) nicht weiterverfolgt.

Diskussion

Die Bürgerinitiativen argumentieren ja immer, dass die Bestandsstrecke noch reichlich Kapazität hat. Stimmt das? Wir in Kiefersfelden leiden extrem unter dem Verkehr und der Autobahn und stehen daher hinter dem Projekt. Es ist aber wichtig, dass Verlagerung auch stattfindet und da gab es bisher keine Fortschritte, insbesondere in der Verladeinfrastruktur.

Es ist wichtig, dass die NBS nach ihrer Fertigstellung auch ausgelastet ist. Ansonsten werden die Kritiker noch lauter.

- Der Bund fördert den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Deutschland als klimafreundlichen Güterverkehrsträger. Natürlich sind in Zukunft weitere Steuerungsmaßnahmen notwendig und die Politik ist sich dessen bewusst. In Deutschland gab es bereits erste Ansätze, wie die Halbierung des Trassenpreises für Schienengüterverkehr.
- Der Schienengüterverkehr ist erst ab längeren Distanzen wirtschaftlich. Die NBS soll vor allem diesen langlaufenden Güterverkehr aufnehmen. Die Züge werden in Großterminals be- und entladen (zB München-Riem, Verona oder Genua). Kürzere Distanzen, wie beispielsweise Rosenheim-Innsbruck, sind auch in Zukunft eher nicht

wirtschaftlich. Wir gehen davon aus, dass es nach Inbetriebnahme des BBT noch zusätzliche Anreize zur Nutzung geben wird.

- Aktuell ist der Brenner nur bedingt attraktiv für den Schienengüterverkehr, da aufgrund der hohen Steigungen nur kurze Züge fahren können und dafür 2-3 Loks benötigt werden. Durch den BBT können längere, schwerere Züge mit weniger Loks fahren und dadurch steigt die Wirtschaftlichkeit. Um diesen Mehrverkehr bis zur Fertigstellung der NBS am BNZ aufzunehmen wird die Bestandsstrecke mit ETCS ausgerüstet. Die maximale Kapazität der Bestandsstrecke liegt mit Ertüchtigung bei ca. 320 Zügen.

Ab 2028 (Inbetriebnahme BBT) werden also mehr Güterzüge auf der Bestandsstrecke fahren. Die Gemeinden an der Bestandsstrecke werden also mind. 13 Jahre erheblichen Mehrverkehr haben. Für uns wäre es am besten, wenn die NBS sofort gebaut wird.

- Im Zuge der Ertüchtigung der Bestandsstrecke mit ETCS muss im Zuge der Planungen auch der Lärmschutz entlang der Bestandsstrecke erneut geprüft werden. Es können sich dadurch auch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen ergeben.

Es gibt ja eine neue von den Bürgerinitiativen beauftragte Unterlage, die besagt, dass die Bestandsstrecke ausreichend Kapazität für alle Züge hat und es keine NBS braucht. Was ist die Meinung der Bahnen dazu?

Darüber wurde auch in den Medien berichtet. Es wäre gut, wenn es von der Bahn Aussagen dazu gibt, damit das nicht so einseitig stehen bleibt.

- Es ist uns bekannt, dass dies gestern präsentiert wurde. Wir haben das Schriftstück grob gesichtet und werden inhaltlich dazu noch Stellung nehmen. Was wir jetzt schon sagen können ist, dass der Knoten Rosenheim nicht berücksichtigt wurde. Das ist aber ein zentraler Punkt, wenn es um die Kapazität der Bestandsstrecke geht. Eine Betrachtung der Kapazität der Bestandsstrecke ist nur ganzheitlich sinnvoll.
- Die seitens der DB erstellten Unterlagen zur Bestandsstreckenuntersuchung sind auf der Website www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht. Es werden im Herbst auch noch weitere Unterlagen dazu auf dieser Website eingestellt.

Die NBS bedeutet einen Eingriff ins Inntal. Dann muss auch sichergestellt werden, dass Verlagerung stattfindet. Um Verlagerung zu erreichen, sind Lenkungsmaßnahmen der Politik notwendig. Die aktuelle Politik ist aber nicht sehr vertrauenswürdig. Eine Maut bis Kufstein oder ein Ende der Grenzkontrollen wären gut. Die östlichen Gemeinden forcieren einen Ausbau der Bestandsstrecke aber das ist für uns nicht denkbar. Ein relevantes Thema sind auch die Umwegverkehre über die Schweiz.

- Es wird manchmal argumentiert, dass man mit einer Korridormaut auf einen Schlag bis zu 40 % des Verkehrs auf die Schweiz umleiten könnte. Das ist aber nicht korrekt. Die Schweiz ist kein EU-Mitglied und somit ggf. flexibler in der Steuerung ihres Verkehrs. Es gibt dort entsprechende Vorgaben zur Verkehrslenkung. Die Schweiz wird aus unserer Sicht auf eine Korridormaut reagieren. Der Gotthart-Tunnel ist außerdem bereits zu ca. 70-80 % ausgelastet.

- Man muss beim Thema Korridormaut auch immer überlegen, wohin die Verkehre verlagert werden. Auf der Schiene über den Brenner ist momentan, ohne NBS, nicht mehr viel Platz. Die Schweiz ist keine realistische Option. Der Weg über die Tauern ist eine Bergstrecke und somit auch keine Alternative für den Güterverkehr. Im Westen Frankreichs gibt es noch einige Alpenpässe, die aber einen großen Umweg bedeuten.

Die Moderation berichtet, dass im regionalen Projektbeirat immer wieder Diskussionen zum Thema Verlagerung des Güterverkehrs geführt werden.

Vorstellung reduzierte Grobtrassen

Das Planungsteam stellt den Mitgliedern anhand der Folien die reduzierte Anzahl von Grobtrassen vor. Die 5 verbliebenen Varianten sind nach wie vor auf Grobtrassenniveau. Diese enthalten nach wie vor sensible Punkte, die in der vertieften Planung genauer untersucht werden. Die Reduzierung erfolgte anhand von Variantenvergleichen, wie sie in der letzten Sitzung exemplarisch vorgestellt wurden.

Diskussion

Gibt es bei den 5 Trassen Unterschiede hinsichtlich der Anbindung von Rosenheim?

Braucht die Variante Oliv 3 Verknüpfungsstellen oder nur eine?

- Alle Trassen haben vollständige Verknüpfungsstellen nördlich und südlich von Rosenheim. Bei manchen Trassen gibt es mehrere Optionen für mögliche Verknüpfungsstellen, es wird aber je nur eine nördl. und südl. von Rosenheim benötigt.

Vorstellung Web-GIS Anwendung

Das Planungsteam zeigt den Mitgliedern live die Web-GIS Anwendung. Diese ist unter <https://www.brennernordzulauf.eu/reduzierte-grobtrassen.html> abrufbar. Hier können alle Übersichtskarten, Einzelkarten und die detaillierten Ergebnisse der Vergleiche für alle Kriterien und jede Gemeinde eingesehen werden. Durch die Symbole auf der rechten Seite kann zwischen den verschiedenen Planungsständen ausgewählt werden. Alternativ kann auch der Name einer Gemeinde in das Suchfeld eingegeben, oder die Gemeinde auf der Karte angeklickt werden um die Vergleiche abzurufen. Manche Vergleiche sind in der Bewertung durch ein rotes Ausrufezeichen gekennzeichnet (zB Vergleich Nr 40). Diese weisen auf ein potentiell Genehmigungsrisiko (zB FFH-Gebiet) hin, welches in die Bewertung einfließt und in der vertieften Planung noch genauer untersucht wird.

Diskussion

Wie lang und wie breit ist die Verknüpfungsstelle Niederaudorf BAB?

- Die Planung ist aktuell noch auf Grobtrassenniveau. Die genauen Höhenlagen und Ausgestaltungen sind Gegenstand der vertieften Planung.

- Laut derzeitigem Planungsstand kann man von ca. 30 Metern Breite auf der Dammkrone ausgehen. Entsprechende Böschungsbreiten sowie ggf. erforderliche Bedienungswege kämen evtl. noch hinzu. Die Ausgestaltung ist auch abhängig davon, wie nahe an der Autobahn gebaut werden darf, denn dort gibt es einen Sicherheitsabstand. Dies bedarf einer Abstimmung mit dem Autobahnbetreiber. Dazu hat es auch schon erste Gespräche gegeben.

Wie geht es jetzt in der Planung weiter? Die Gemeinde Oberaudorf ist wesentlich von der geplanten Verknüpfungsstelle bei Kirnstein (Niederaudorf/BAB) betroffen. Es gibt dort einen Landwirt, dessen Grund betroffen wäre. Er hat viel investiert und das würde natürlich Auswirkungen haben.

Wie weit können die Grobtrassen im Laufe der vertieften Planung noch abweichen? Beispielsweise das Tunnelportal in Niederaudorf – wie weit kann sich dieses ungefähr noch verschieben? Aktuell liegt das Portal genau neben einer Siedlung und einige Meter würden einen großen Unterschied machen.

- Laut aktuellem Planungsstand sind das die möglichen Varianten. Je weiter fortgeschritten die vertiefte Planung ist, desto weniger Spielraum wird es geben. Natürlich können sich noch geringfügige Änderungen ergeben. Grundsätzlich lässt sich aber feststellen, dass aufgrund der geringen Steigungen nur verhältnismäßig flach in bzw. aus einem Tunnel gefahren werden kann.
- Kritische Punkte, wie Siedlungsgebiete etc. werden jedenfalls in der vertieften Planung noch genauer untersucht. Die Diskussion wird sich künftig mehr auf solche lokalen Themen konzentrieren. Ziel ist es, die Eingriffe in bestehende Strukturen (wie beispielsweise Landwirtschaft) nach Möglichkeit zu minimieren.

Weitere Vorgehensweise und Zeitplan

Die Projektleitung erläutert den Mitgliedern den aktuellen Stand im Trassenauswahlverfahren. Die Phase „Grobtrassen“ ist nun abgeschlossen und im nächsten Schritt geht es in die vertiefte Planung. Künftig werden auch vermehrt lokale, forenspezifische Anliegen Teil der Diskussion sein. Im Zeitplan ist auch das Raumordnungsverfahren der Regierung von Oberbayern, welches ca. 6 Monate in Anspruch nehmen wird, berücksichtigt. Bis Ende 2020 soll es eine möglichst verträgliche Trassenempfehlung geben.

Diskussion

Dauert das Raumordnungsverfahren wirklich nur 6 Monate?

- Ja, dieser Zeitraum ist eine offizielle Einschätzung der Regierungsbehörde. Es gibt diesbezüglich auch Fristen, die von der Behörde eingehalten werden müssen.

4. Abschluss und Ausblick

Siehe Folien 22-23 der beiliegenden Präsentation

Alle Forenmitglieder bekommen ausgedruckte Pläne im Maßstab 1:25.000. Diese befinden sich im Druck und werden dann in den jeweiligen Gemeinden hinterlegt.

Am Freitag den 13.09.2019 wird für Forenmitglieder ein weiterer Besichtigungstermin am Südportal des BBT angeboten. Die Teilnehmerzahl ist auf 28 Plätze beschränkt. Informationen zur Anmeldung werden zeitgerecht versandt. Die Projektleitung bittet darum, sich bei unerwarteter Verhinderung verlässlich abzumelden, um den Platz für andere Interessierte freizumachen.

Das nächste Gemeindeforum Süd 2 findet am 25.09.2019 statt. Die Mitglieder erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

Im Juli und August werden wieder Infoveranstaltungen in den Gemeinden beider Planungsräume stattfinden. Die Einladungen dazu werden per Postwurf versandt. Alle Termine sind auch auf der Projektwebsite veröffentlicht.

Es gibt einige Gemeinden im GPR, die von den reduzierten Grobtrassen nicht mehr direkt betroffen sind. Das Angebot, weiterhin am Dialog teilzunehmen bleibt aufrecht. Die Gemeinden haben laut Geschäftsordnung auch die Möglichkeit, aus dem Dialog auszusteigen. Die Gemeinde Niederndorf wird nicht mehr am Gemeindeforum teilnehmen. Der Bürgermeister wird sich künftig im Rahmen des Regionalforums einbringen.

Die Gemeinde Erl ist von den Auswirkungen der Grobtrassen nach wie vor betroffen und die Mitglieder werden weiterhin an den Foren teilnehmen.

Sollten mehrere Forenmitglieder sich dazu entscheiden, nicht mehr teilzunehmen, wäre es für das Forum Süd 2 auch in Ordnung gemeinsam mit dem Forum Süd 1 zu tagen.

Die Moderation leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein.

Einige Mitglieder zeigen sich erschrocken über die Ausbaupläne zur Bestandsstrecke von den Bürgerinitiativen und hoffen, dass es zu einer zeitnahen und vernünftigen Realisierung der NBS kommt. Einige Mitglieder betonten, dass es nach wie vor sensible Punkte gibt, und man das Verfahren weiterhin kritisch aber konstruktiv begleiten wird.

Das Planungsteam wird jetzt mit der vertieften Planung beginnen. Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und die Diskussion.

Zusammengestellt am 12.07.2019

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis GmbH)

Anlagen:

- Präsentation
- Anwesenheitsliste

17. GEMEINDEFORUM SÜD 2

10. JULI 2019, EBBS

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
- ❖ Erläuterungen zur reduzierten Anzahl von Grobtrassen
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
- ❖ Erläuterungen zur reduzierten Anzahl von Grobtrassen
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

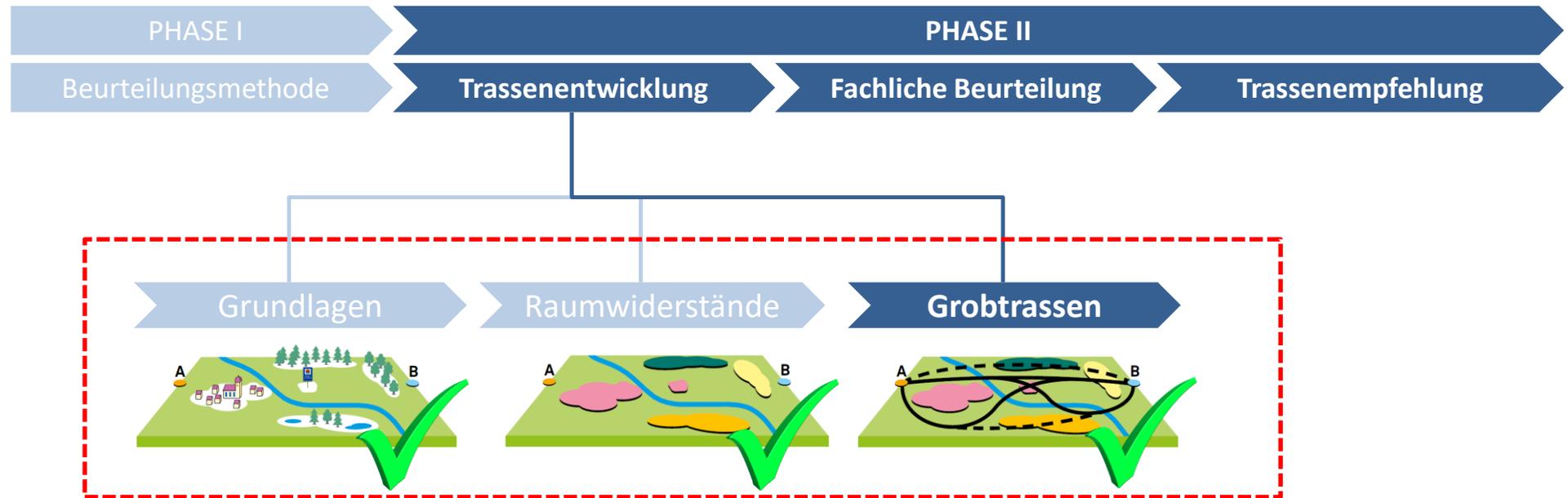
Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
- ❖ **Erläuterungen zur reduzierten Anzahl von Grobtrassen**
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

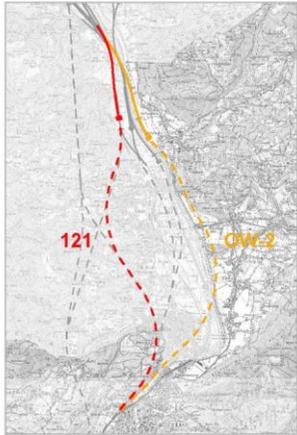
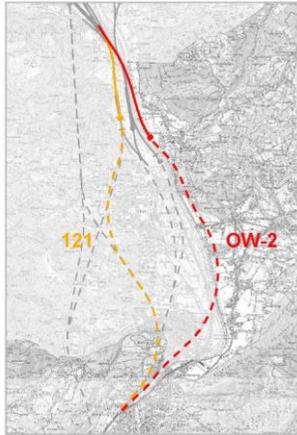
Trassenauswahlverfahren

Abschluss der Grobtrassenentwicklung und -auswahl



Erläuterungen zu reduzierten Anzahl von Grobtrassen

Exemplarischer Vergleich Nr. 48

Vergleich Nr.: 48 Stand: 01.07.2019	Variantenabschnitt 121	Variantenabschnitt OW-2
Gemeinden:	Flintsbach a. I., Oberaudorf, Erl, Niederndorf, Kiedersfelden, Ebbs, Kufstein, Langkampfen	
Teilabschnitte	W-31, W-23	OW-2
Länge	14,79 km	16,16 km
Trassenführung	Oberirdisch und Tunnel	
		

Vollständiger Vergleich siehe:
<https://www.brennernordzulauf.eu/webgis.html>

FAZIT Fachbereich 1 Verkehr und Technik	besser	
FAZIT Fachbereich 2 Raum und Umwelt	geringfügig besser !	!
GESAMTERGEBNIS	EMPFEHLUNG	

Bestandsstreckenuntersuchung Brenner-Nordzulauf DB Netz AG

Schlussfolgerungen



- geringere Geschwindigkeit ermöglicht keine attraktiven Angebote im Fernverkehr; Ziele des BVWP nicht erfüllt
- Ausbau des Personenverkehrs mit hoher Qualität nicht möglich
- Steht einer nachhaltigen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene entgegen



- Eingriffe in Siedlungen und zahlreiche Wohnbebauungen
- umfangreiche Umbaumaßnahmen im Knoten Rosenheim führen über Jahre zu betrieblichen Einschränkungen



- deutlich höhere Belastung der Gemeinden entlang der Bestandsstrecke

Der Ausbau der Bestandsstrecke als Alternative zur Neubaustrecke ist nicht weiter zu verfolgen, da er nicht zukunftsorientiert ist.

Reduzierte Grobtrassen

Variante „Türkis“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

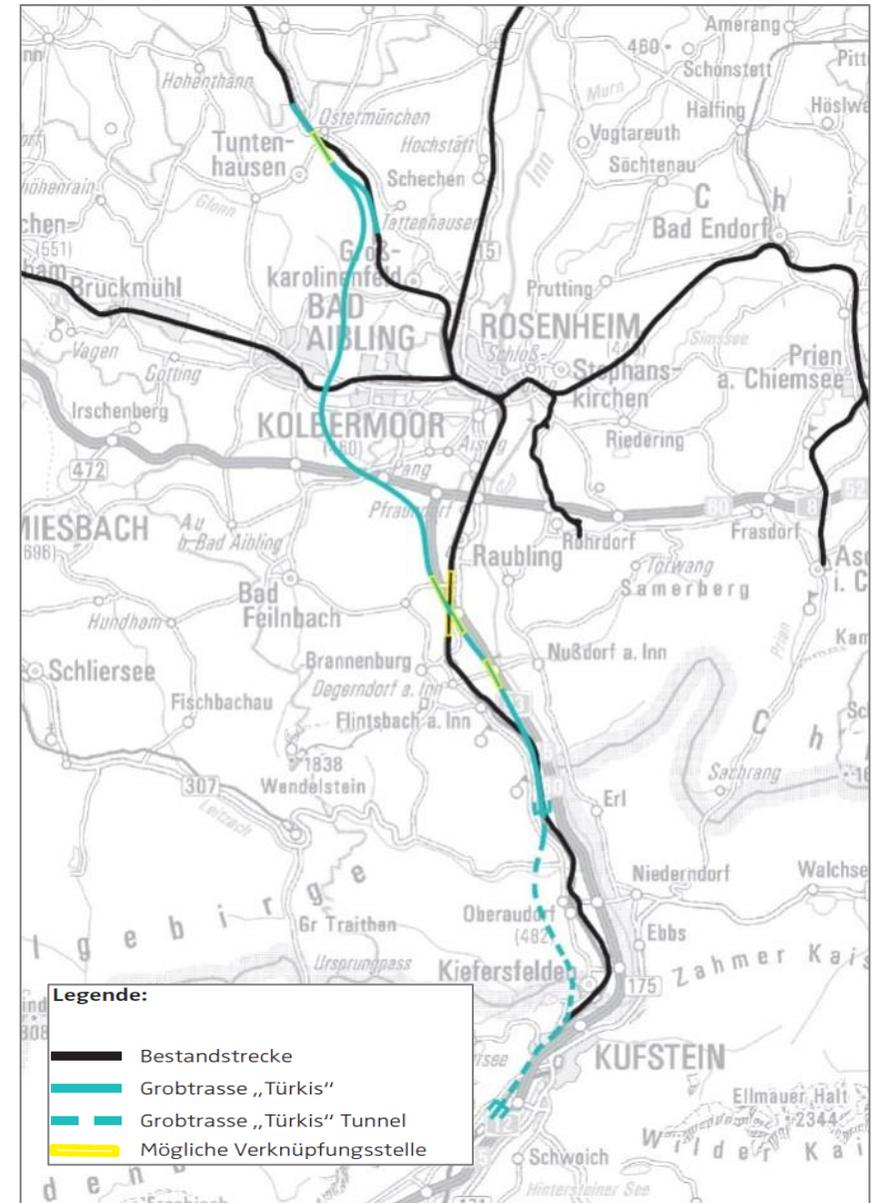
- Tuntenhausen, Großkarolinenfeld, Bad Aibling, Kolbermoor, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstellen südlich von Rosenheim: „Reischenhart“ und „Breitmoos“

mögliche Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim: „Ostermünchen“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

Hinweis: Ab der Verknüpfungsstelle „Ostermünchen“ schließt der nächste Abschnitt einer Neubaustrecke in Richtung Grafing Bhf. an. Die Planungen in diesem Bereich haben noch nicht begonnen.



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Gelb“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

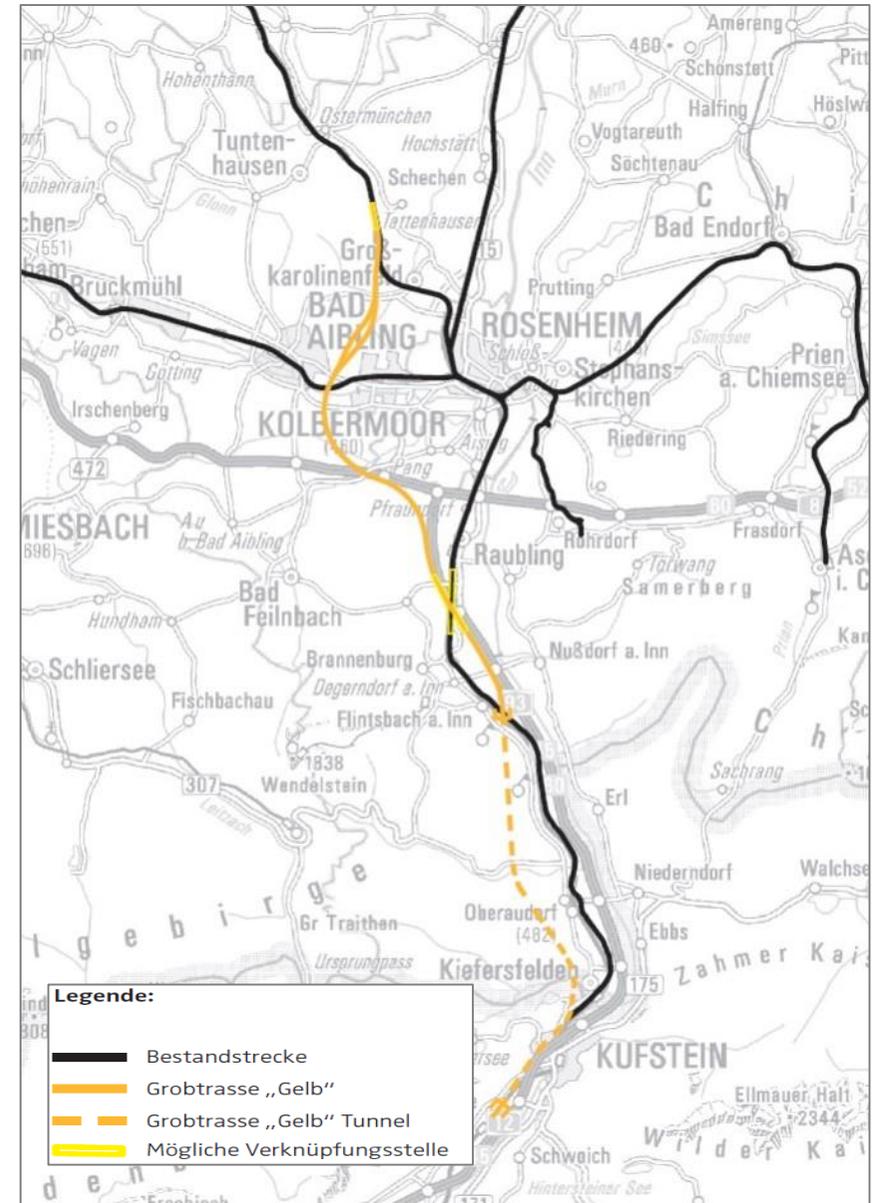
- Tuntenhausen, Großkarolinenfeld, Bad Aibling, Kolbermoor, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim:
„Reischenhart“

mögliche Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim:
„Riederbach“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

Hinweis: Ab der Verknüpfungsstelle „Riederbach“ schließt der nächste Abschnitt einer Neubaustrecke in Richtung Grafing Bhf. an. Die Planungen in diesem Bereich haben noch nicht begonnen.



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Oliv“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

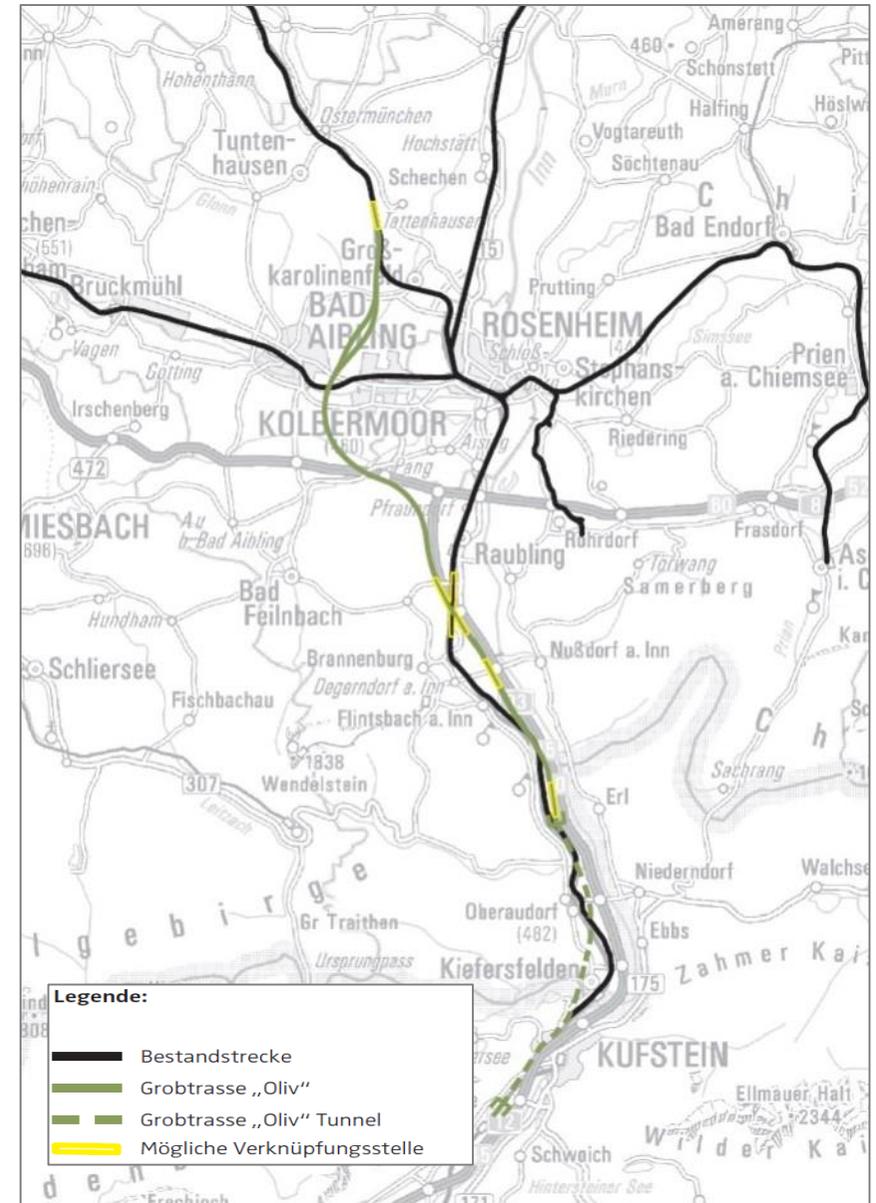
- Tuntenhäuser, Großkarolinenfeld, Bad Aibling, Kolbermoor, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstellen südlich von Rosenheim: „Niederaudorf-BAB“, „Breitmoos“ und „Reischenhart“

mögliche Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim: „Riederbach“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

Hinweis: Ab der Verknüpfungsstelle „Riederbach“ schließt der nächste Abschnitt einer Neubaustrecke in Richtung Grafing Bhf. an. Die Planungen in diesem Bereich haben noch nicht begonnen.



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Blau“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

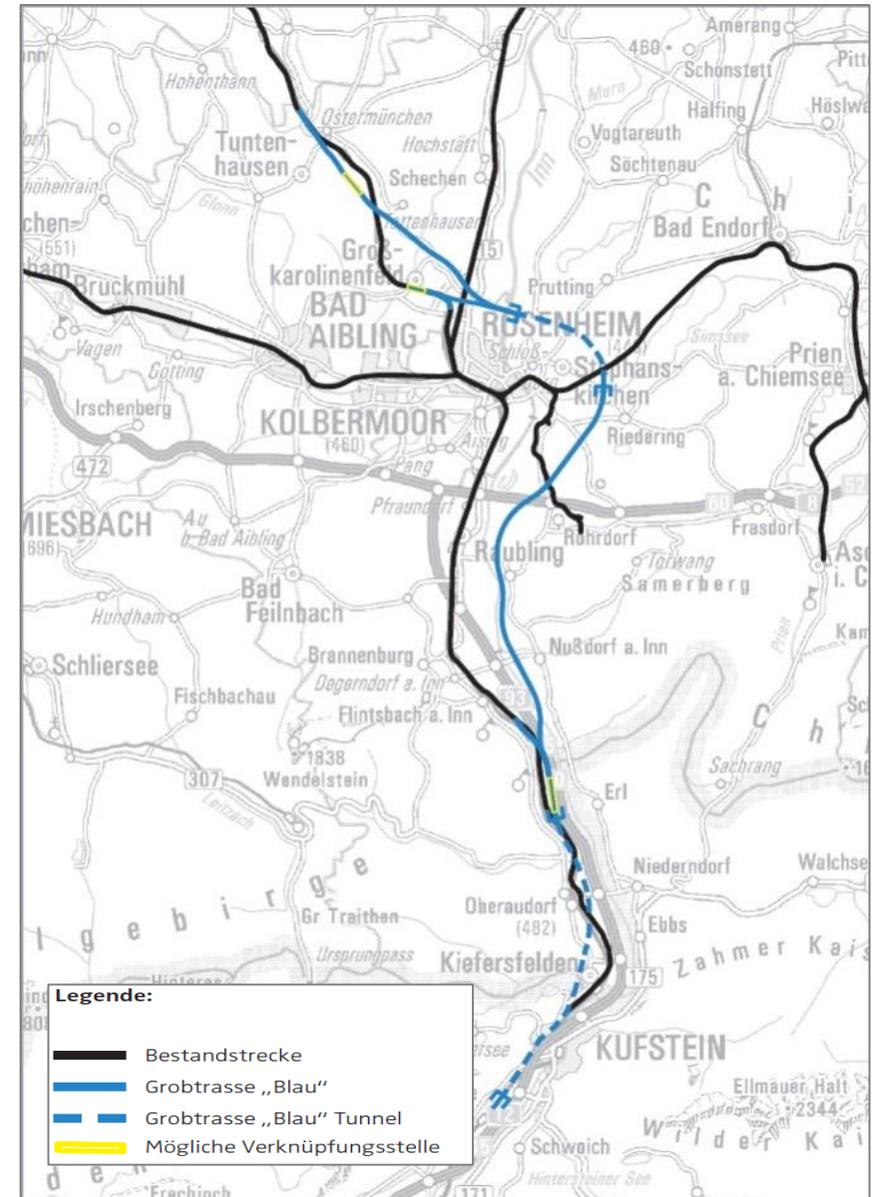
- Tuntenhausen, Großkarolinenfeld, Schechen, Rosenheim, Prutting, Stephanskirchen, Riedering, Rohrdorf, Neubeuern, Nußdorf, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim:
„Niederaudorf-BAB“

mögliche Verknüpfungsstellen nördlich von Rosenheim:
„Großkarolinenfeld“ und „Aubenhäuser“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

Hinweis: Ab der jeweiligen Verknüpfungsstelle Rosenheim Nord schließt der nächste Abschnitt einer Neubaustrecke in Richtung Grafing Bhf. an. Die Planungen in diesem Bereich haben noch nicht begonnen.



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Violett“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

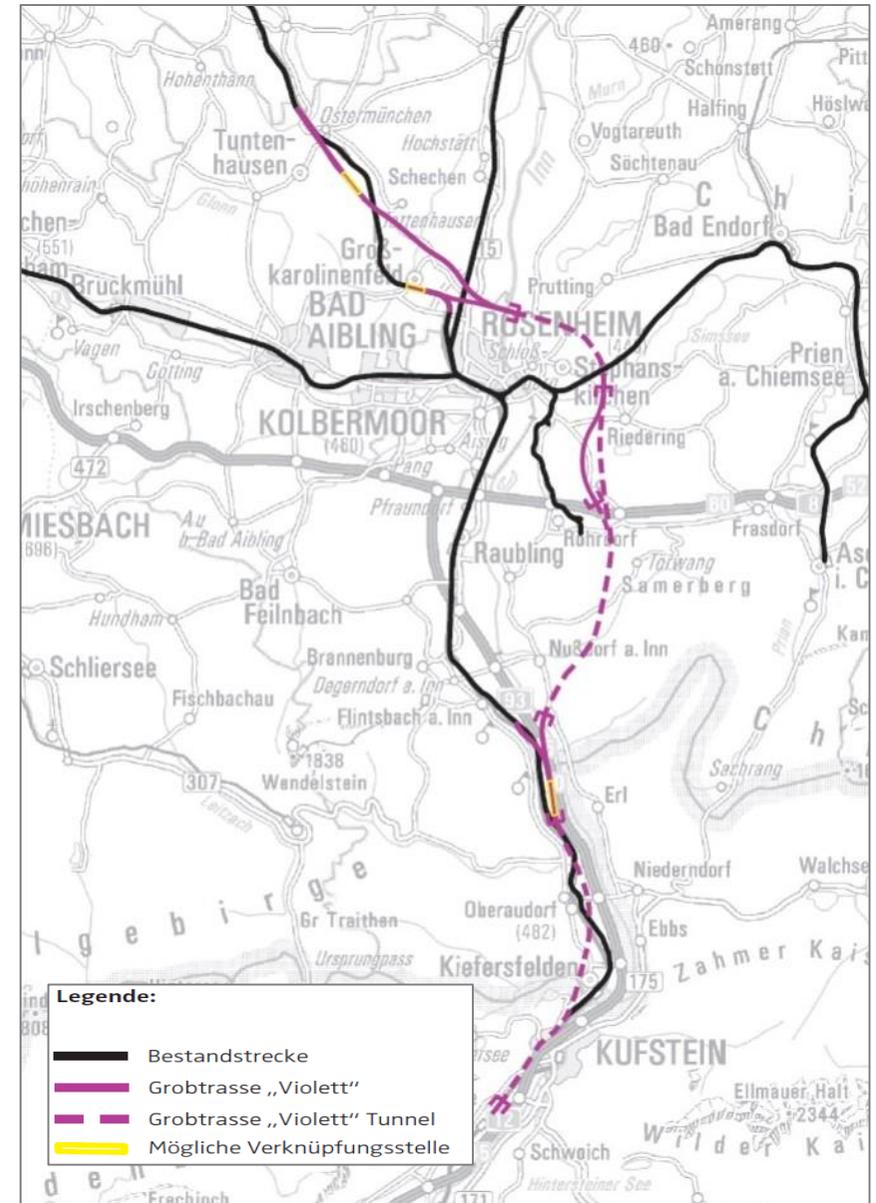
- Tunttenham, Großkarolinenfeld, Schechen, Rosenheim, Prutting, Stephanskirchen, Riedering, Rohrdorf, Samerberg, Nußdorf, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim:
„Niederaudorf-BAB“

mögliche Verknüpfungsstellen nördlich von Rosenheim:
„Großkarolinenfeld“ und „Aubenhäuser“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

Hinweis: Ab der jeweiligen Verknüpfungsstelle Rosenheim Nord schließt der nächste Abschnitt einer Neubaustrecke in Richtung Grafing Bhf. an. Die Planungen in diesem Bereich haben noch nicht begonnen.



Reduzierte Grobtrassen

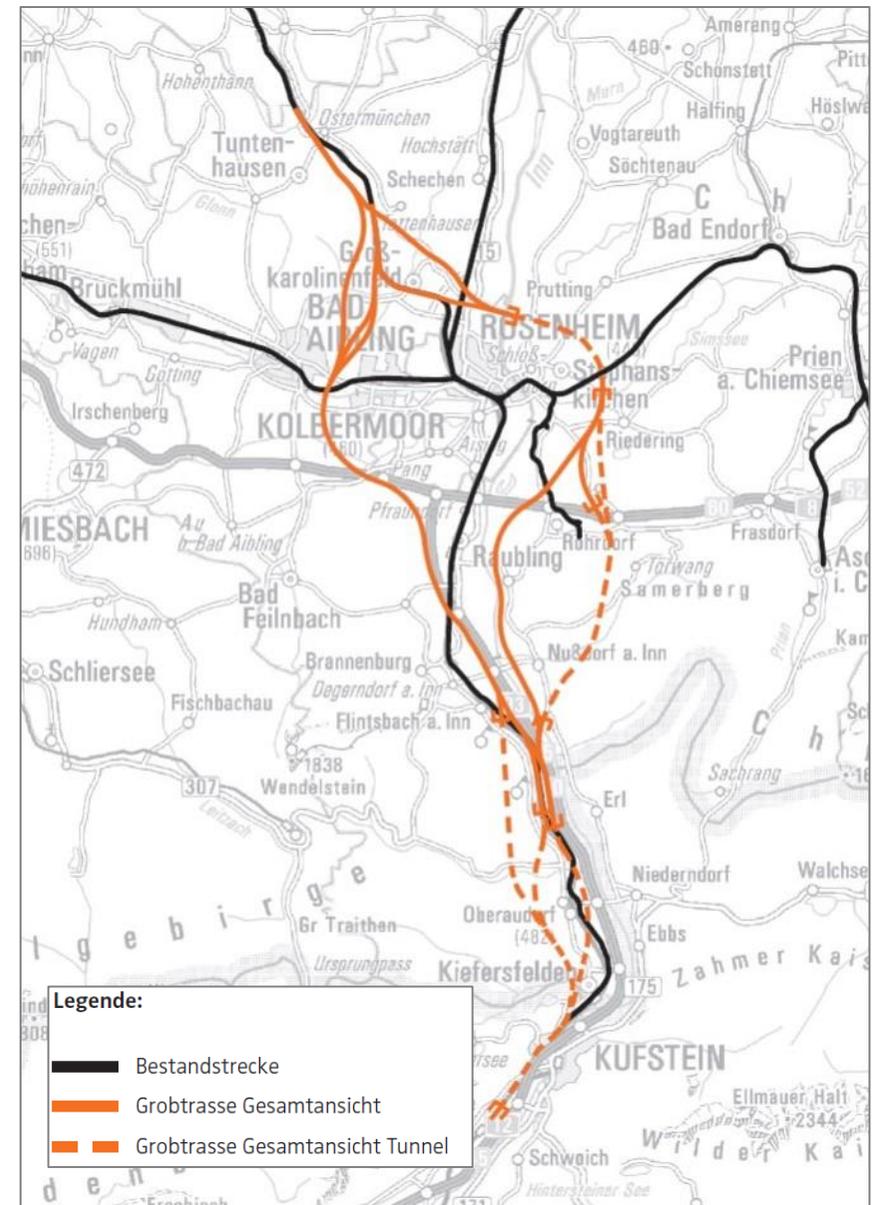
Zusammenfassung

Es konnten 5 Grobtrassen für die vertiefende Planung identifiziert werden.

In 4 der 5 Grobtrassen sind Vorschläge der Bürger eingeflossen.

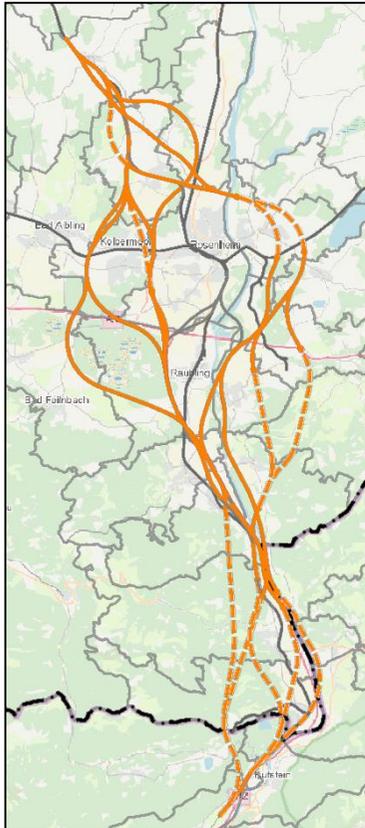
Jede Variante enthält oberirdische und unterirdische Trassenanteile.

Jede Variante enthält kritische Punkte/Bereiche, die in der weiteren Planung betrachtet werden müssen.

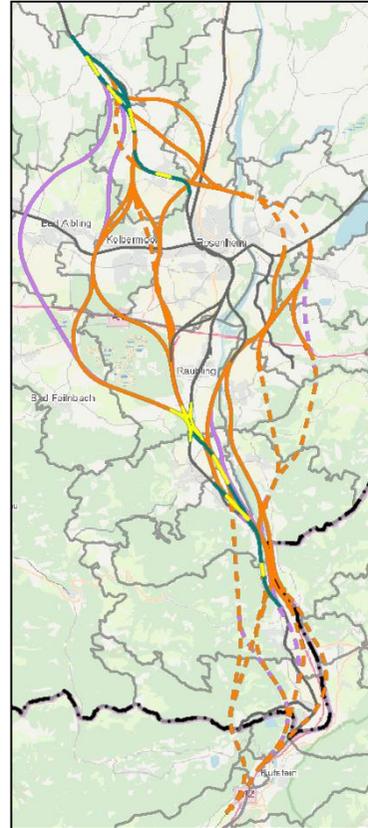


Reduzierte Grobtrassen – Darstellung in WebGIS-Anwendung

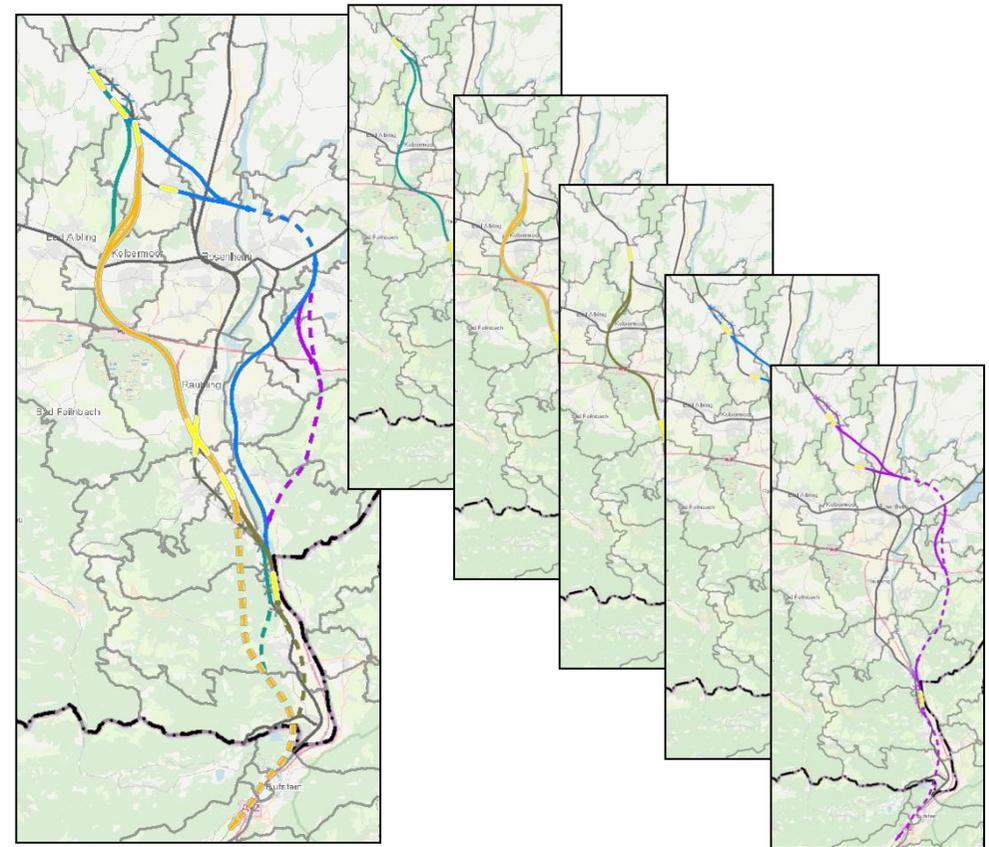
Darstellung der unterschiedlichen Planungsstände



Stand Juni 2018



Stand Juni 2018 mit
Grobtrassen aus der
Region



Stand Juli 2019
(Gesamt- und Einzeldarstellungen)

Reduzierte Grobtrassen – Darstellung in WebGIS-Anwendung

Übersicht über durchgeführte Grobtrassenvergleiche je Gemeinde

Vergleich

Gemeinde Raubling

im WebGIS anzeigen

Grobtrassenvergleich Nr.	Thumbnail
Grobtrassenvergleich Nr. 1	
Grobtrassenvergleich Nr. 3	

Hausham
St. F. ersee

Gemeinden

Gemeinde Raubling

Land D

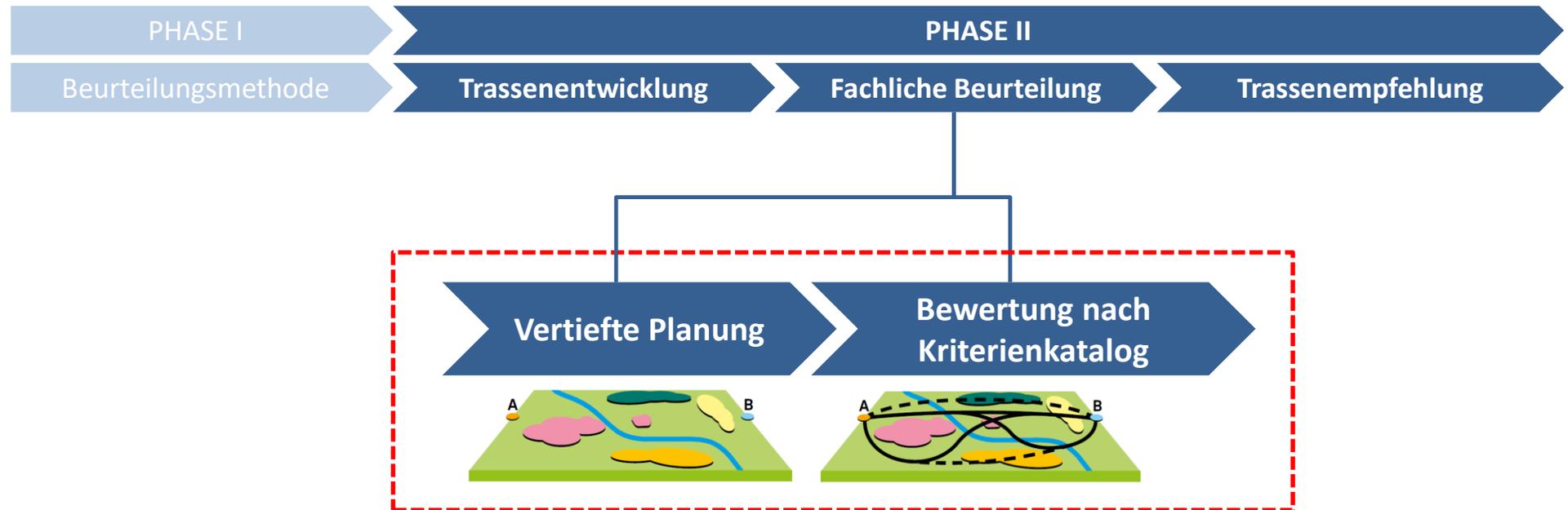
Vergleich

Länge	14,00 km	12,10 km
Trassenführung	Oberirdisch, kein Tunnel	Oberirdisch, kein Tunnel
Verknüpfungsstelle(n) im betrachteten Abschnitt		

<https://www.brennernordzulauf.eu/webgis.html>

Trassenauswahlverfahren - Vorgehensweise

Weitere Ablauf in der fachlichen Beurteilung



Trassenauswahlverfahren - Vorgehensweise

Was passiert in der vertieften Planung?

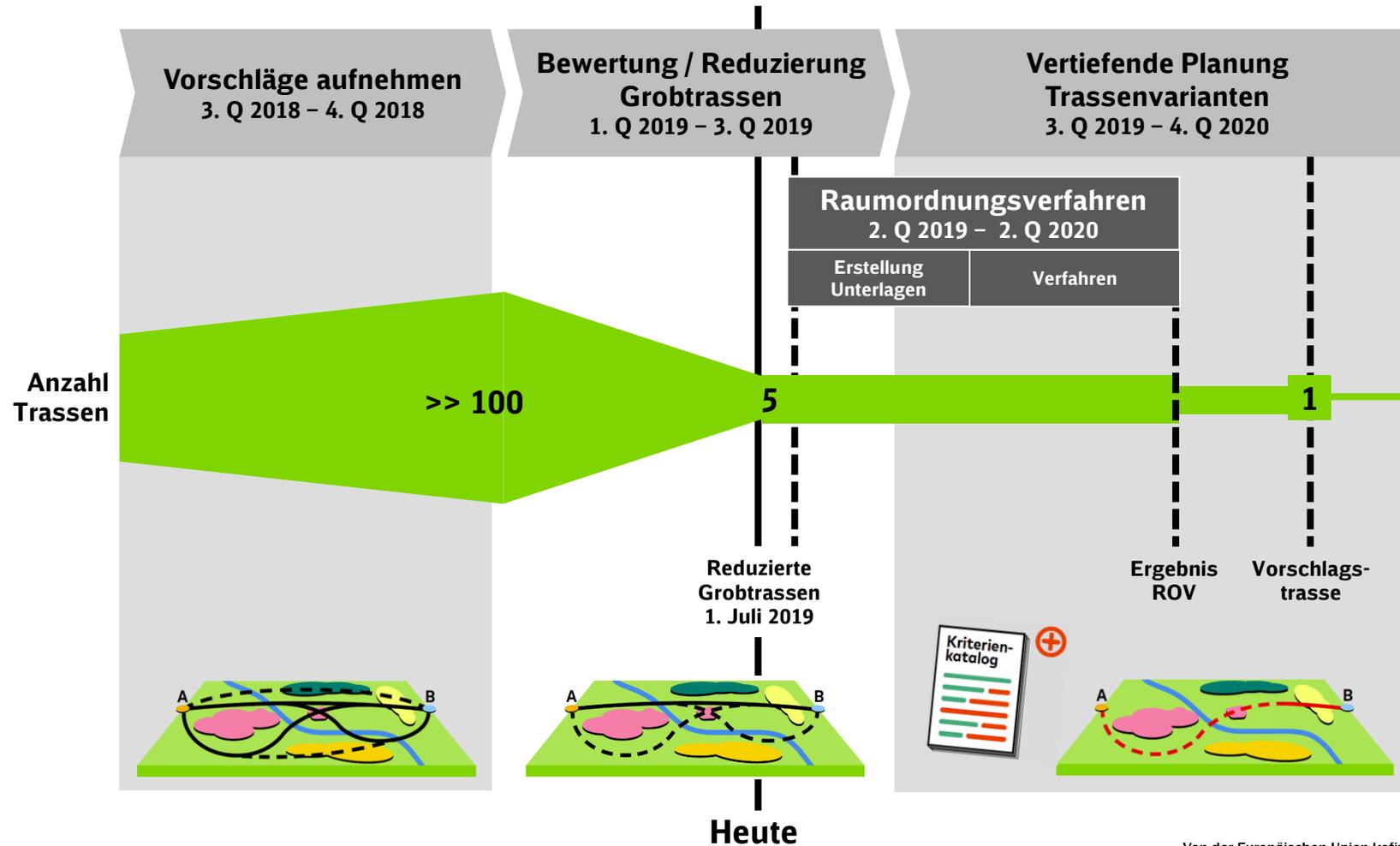
Die Planung der Grobtrassenvarianten wird soweit vertieft, dass alle Kriterien des abgestimmten Kriterienkatalogs analysiert, fachlich bewertet und erste grobe Kostenschätzungen erstellt werden können.

Für jede Grobtrassenvariante erfolgt:

- Detaillierung der Grundlagenerhebung im näheren Umfeld der Grobtrasse
- Überprüfung und Fortschreibung der betrieblichen Anforderungen
- Trassierung eines Höhenverlaufs
- Darstellung des Trassenverlaufs in Lage und Höhe
- Entwicklung und Darstellung eines Konzeptes für Großbauwerke
- Grobe Kostenschätzung

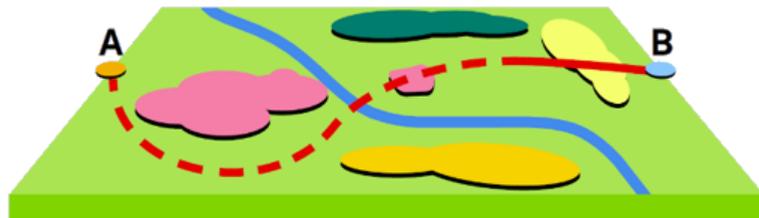
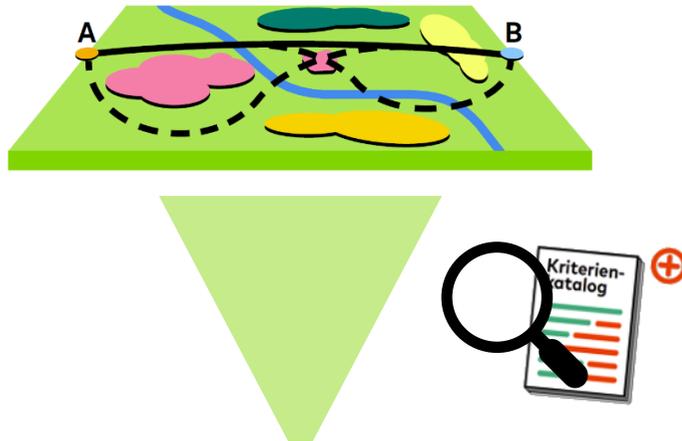
Trassenauswahlverfahren - Vorgehensweise

Zeitplan



Unser Ziel - Eine Trasse mit der Region

2019: Reduzierung auf 5 Grobtrassen



2020: Reduzierung auf 1 Trasse

Weiterentwicklung
Schienenpersonennahverkehr



Güterverlagerung auf die
Schiene



Leistungsfähige Infrastruktur



Klimaschutz



Ausbau des
Schienenpersonenfernverkehrs



Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
- ❖ Erläuterungen zur reduzierten Anzahl von Grobtrassen
- ❖ **Fragen und Diskussion**
- ❖ Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
- ❖ Erläuterungen zur reduzierten Anzahl von Grobtrassen
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ **Abschluss und Termine**

Ausblick und Abschluss

Termine Gemeindeforen

- ❖ 25. September: 18. Gemeindeforum Süd 2
- ❖ 27. November: 19. Gemeindeforum Süd 2

Präsentation und Vorprüfungsergebnisse werden auf www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht.

Ausblick und Abschluss

Termine Infoveranstaltungen

- **04.07. Kufstein (Kufstein, Langkampfen)**
- 05.07. Kolbermoor (Kolbermoor)
- **12.07. Niederndorf (Niederndorf, Oberaudorf, Erl)**
- **15.07. Brannenburg (Brannenburg, Bad Feilnbach)**
- 16.07. Großkarolinenfeld (Großkarolinenfeld)
- 17.07. Stephanskirchen (Stephanskirchen, Prutting)
- 18.07. Rosenheim (Rosenheim)
- **22.07. Nussdorf (Nussdorf, Samerberg)**
- **23.07. Flintsbach (Flintsbach)**
- 24.07. Riedering (Riedering)
- 25.07. Bad Aibling (Bad Aibling)
- **29.07. Rohrdorf (Rohrdorf, Neubeuern)**
- 30.07. Tuntenhausen (Tuntenhausen)
- **31.07. Kiefersfelden (Kiefersfelden, Ebbs)**
- **01.08. Raubling (Raubling)**
- 05.08. Schechen (Schechen, Vogtareuth)

-> jeweils von 16.00 – 20.00 Uhr

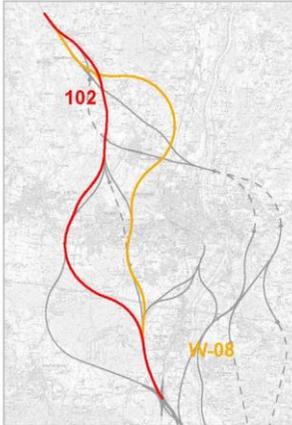
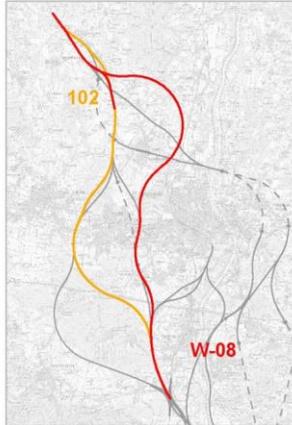
-> Einladungen werden zeitnah verschickt (Postwurfsendung)

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Erläuterungen zu reduzierten Anzahl von Grobtrassen

Exemplarischer Vergleich Nr. 04

Vergleich Nr.: 4 Stand: 01.07.2019	Variantenabschnitt 102:	Variantenabschnitt W-8: Eigenholz
Gemeinden:	Tuntenhausen, Großkarolinenfeld, Schechen, Bad Aibling, Kolbermoor, Rosenheim, Raubling	
Teilabschnitte	W-2, W-3, W-5	W-8
Länge	26,13 km	27,59 km
Trassenführung	Oberirdisch, kein Tunnel	Oberirdisch, kein Tunnel
		

Vollständiger Vergleich siehe:
<https://www.brennernordzulauf.eu/webgis.html>

FAZIT Fachbereich 1 Verkehr und Technik	gleichwertig / indifferent	gleichwertig / indifferent
FAZIT Fachbereich 2 Raum und Umwelt	besser !	!
GESAMTERGEBNIS	EMPFEHLUNG	